

“BİSİKLETLİLER VE YAYALAR” DIYE SİYASİ PARTİ Mİ OLURMUŞ? KENTLERDE SÜRDÜRÜLEBİLİR ULAŞIM ÖRNEKLERİ VE DÖNÜŞÜM SÜREÇLERİ

Zeynep Kadirbeyoğlu*

2023 yılında bir proje için ABD'nin Boston kentinde yaşarken işyerim olan üniversiteye gitmek için en ideal yolu bulmaya çalışıyordum. Arabayla 25 dakika süren yol metro-tren kombinasyonu ile kimi gün tek yönde 2 hatta 3 saati buluyordu. Saat başı kalkan tren hiç gelmeyebiliyor veya metro yarım saat gecikmeli gelebiliyordu. Telefonumdaki harita uygulamasından başka nasıl gidebilirim diye ararken, bisikletle tek yönü 50 dakikada gidebileceğimi gördüm. Bir bisiklet aldım ve karın yoğun olduğu aylar hariç, Charles Nehri'nin kıyısından muhteşem manzara eşliğinde bisikletle işe gittim. Boston 15 sene öncesine kadar bisiklet dostu bir kent değildi ama ne zaman ki belediye başkanına doktoru hareket etmen lazım diyor ve başkan işe bisikletle gitmeyi deneyip, arabaların kötü muamelesiyle karşılaşılıyor, işte o zaman dönüşüm başlıyor. Bu süreç tamamlanmış değil. Sürdürülebilir ulaşım için bisiklet dernekleri ve grupları mücadeleye devam ediyorlar.

Peki ulaşımında dönüşüm neden gerekli? Sadece bisikletliler şehirde rahatça dolaşabilsinler diye mi? Yoksa

şu an ağırlıklı olan araba odaklı kent planlamasının yarattığı sorunlardan dolayı mı? Nedir bu sorunlar?

İklim değişikliğinde önemli payı olan karbondioksit salımı ve hava kirliliğinin dışında özel araç odaklı tasarlanmış kentlerde sürücüler vakitlerinin önemli bir kısmını trafikte kaybedebiliyor. İstanbul'da sürücüler, “bir insan ömrünün 3,5 yılına denk”¹ gelen bir süreyi yollarda yitiriyor. Her bir araç ortalama 14 ila 28 metrekare yer kaplıyor ve otopark alanları şehrin önemli bir kısmını kaplayarak kamusal alanın daha insan odaklı tasarlanmasını engelleyebiliyor. Kişisel araçların yoğunluğu ve hızı yüzünden kentlerde yürüyüş ve bisiklet kullanımı tehlikeli hale geliyor.

Şehirleri kentte yaşayanların refahını göz önüne almak yerine arabalar için tasarlıyoruz. Bunu değiştirmek kolay olmasa da imkânsız değil.

Dönüşümü savunanlar, arabalar tamamen ortadan kalsın demiyor. Amaç araba bağımlılığını ortadan kaldırmak. İnsanlar günlük rutinlerinde özel araç dışında farklı ulaşım yöntemlerini seçerek istedikleri yere gi-

* 2024/25 Mercator-İPM Araştırmacısı Zeynep Kadirbeyoğlu, politik ekoloji, yerel yönetimler, sivil toplum kuruluşları ve vatandaşlık konularına ilgi duyan bir siyaset bilimcidir. Boğaziçi Üniversitesi Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Bölümü'nde öğretim üyesi olarak çalışmış ve 2023/24 akademik yılında Brandeis Üniversitesi Crown Center for Middle East Studies'de Faculty Leave Fellow olarak görev yapmıştır. Türkiye'de Politik Ekoloji Çalışma Grubunun ve Birleşik Krallık'ta Sosyal ve Küresel Adalet Çalışmaları Merkezi'nin üyesidir.



debilmeli. Sorun özel araçların varlığı değil, ulaşımda alternatiflerin ya araç trafiğinin hızı ve yoğunluğu sebebiyle güvenli olmaması, ya da yeterince yatırım yapılmadığı için çok yavaş ve verimsiz olması. Başka bir deyişle, bisiklet gibi aktif yöntemler tehlikeli görülüp, toplu taşıma düzensiz ve yavaş olunca insanlar özel aracı tercih ediyorlar. Bu düzeni değiştirmek imkânsız algısı ve alternatifsizlik söylemi ise ataleti artırıyor.

Halbuki, değişim bahsedildiği kadar imkânsız değil. Hepimizin bisikletle özdeşleştiği Hollanda bir zamanlar bisiklet dostu bir yer değildi. 1945'ler öncesinde ulaşım aracı olarak yoğun kullanılan bisiklet, 1950 ve 60'larda, dönemin kalkınma modelinin temeli olan kişisel araç kullanımının artmasıyla arka plana itiliyor ve kullanım giderek azalıyor. Otoyol ve araç trafiğini artıracak düzenlemelerle kentler dönüşmeye başlıyor. 1970'lerde okula gidip gelirken araba çarpması sonucu ölen çocuk sayısının artması ebeveynleri harekete geçiriyor. *Çocuk Katliamına Son Verin* hareketinin de baskısıyla kent tasarımı yeniden düşünölmeye başlıyor. Aynı yıllar küresel petrol krizinin de etkisiyle yerel ve merkezi yönetimlerin de petrol bağımlılığını azaltacak bir alternatif olarak bisiklete destek verdiği yıllar. 1970'lerin sonundan itibaren hem merkezi hem de yerel yönetimler bisiklet yolları, trafik azaltma yöntemleri ve yayalaştırma projeleriyle kenti dönüştürmeye başlıyor.

Yeşil kentler, yeşil fonlar ve projelerle kentlerin iklim değişikliği alanında dönüştürücü süreçlere girmiş olması bir umut kaynağı olsa da bu yapılanların kalıcı politikalara evrilip evrilmediği bir soru işareti. Hollanda örneğinde de gördüğümüz gibi sivil toplumun değişim için baskı oluşturması çok önemli. Buna bir başka örnek de Slovenya'nın Maribor kenti. Demir Perde açıldıktan sonra Maribor da diğer eski sosyalist kentler gibi araba ağırlıklı bir şekilde dönüşmeye başlıyor. Josip Rotar, 30 yıl önce kurulan Maribor Bisiklet Ağı'nın kurucularından ve eski başkanlarından biri. Bisiklet Ağı bir sivil toplum kuruluşu olarak kentte bisiklet yollarının yapılması ve iyileştirilmesini sağlamayı amaçlıyor. Çalışmaları sayesinde bugün kentte 11 bisiklet koridoru, çok iyi işleyen ve ucuz bir paylaşımli bisiklet sistemi ve araç trafiğine kapatılarak daha yaşanılabilir kılınan alanlar mevcut. Bisiklet Ağı üyeleri yerel yönetimin yaptığı bisiklet yollarını ve koridorları düzenli olarak denetleyip sorunları belediyeye bildiriyor ve bakım/onarım talebinde bulunuyorlar.

Josip Rotar aynı zamanda 2014'ten beri belediye meclis üyesi. Bir yandan sivil toplum olarak baskı yapmaya devam ederlerken diğer yandan başka derneklerle iş birliği yaparak yerel bir siyasi parti kurmuşlar: Bisikletliler ve Yaya Partisi. Sadece sivil toplumculukla ve aktivizmle amaçlarına ulaşamayacaklarını bildikleri için içerden de değişime önyak oluyorlar. Diploması ve aktivizm karışımı stratejilerle kentin araba odaklı hale gelmiş olan yapısını değiştirmeye çalışıyorlar. Fakat bu yavaş bir süreç ve dirayetli bir şekilde mücadeleye devam ettirmeyi gerektiriyor. Örneğin, Maribor'da yaşayanların yüzde 68'i tarihi bir caddenin arabalara kapatılmasını desteklese de bu dönüşümü yapmak çok uzun sürmüş. Kurumların dönüşmesi zor ve uzun sürüyor. Direnç oluşabiliyor. En önemli itiraz genelde araç sahiplerinden geliyor. Bir de dükkân sahipleri. Bisiklet yollarının ve yayalaştırma projelerinin müşteri sayısını ve araç park yerlerini azaltacağı ve daha çok trafiğe yol açacağına dair şikayetler en çok karşılaşılan itiraz türleri. Hemşerilerin katılımını sağlamak ve ulusal ve yerel yönetimler arasında koordinasyon sağlamak da kolay değil. Ama Maribor'da sivil toplumun ötesine geçilip bir siyasi parti bile kurulmuş. Türkiye'de de bu konuları çalışan derneklerimiz var: Bisikletli Ulaşımı Geliştirme Derneği, Yaya Derneği veya Sokak Bizim Derneği. Gönül istemez mi bu gruplar yerel siyasi hareketlere dönüşsün ve alınan kararları daha etkin bir şekilde etkilesin.

Aslında sadece küçük ölçekli kentlerde değil, birçok büyük şehirde de bu dönüşümün etkin bir şekilde yapılmaya başlandığını görüyoruz. Paris gibi bir şehirde okul olan sokakların trafiğe kapatılması, bisiklet kullanımının artırılması ve hava kirliliği gibi sorunların azaltılması mümkünse, bu belediye başkanı Anne Hidalgo'nun kararlı çabaları ve kurduğu ekibin çalışmalarının sonucu.

Hamburg da son dönemde farklı ulaşım çeşitlerini kolaylaştırarak daha fazla insanın toplu taşıma ve bisiklet kullanarak şehir içinde hareket etmesini sağlamayı başarmış. Ama orada da engellerle karşılaşmışlar. Hamburg'da araç trafiğine kapatılan bir caddedeki birkaç esnaf yargı yoluna gidip caddeyi tekrar trafiğe açtırıyor. Hamburg'un Altona Belediyesi vazgeçmiyor ve bir uzman ekip kurup kapsamlı bir araştırma yaptırıyor. Bunun sonucunda halkın yaklaşık %75'inin caddenin araç trafiğine kapatılmasını desteklediğini



görüyor. Bu deneyimden anlaşılan katılım süreçlerinin çok daha etkin bir şekilde tasarlanmasının önemi ve iyi bir iletişim yönetimiyle gerekli duyuruların ve toplantıların zamanında yapılması gerektiği. Yoksa örgütlü bir şekilde sesini duyurabilen birkaç kişi dönüşüm sürecini baltalayabiliyor.

Barselona da son yıllarda ciddi çaba harcayan yerlerden. *Süperblok* modeli ile mahalle içi sokaklarda araçlara hız sınırı getiriliyor ve bisiklet öncelikli alanlara dönüştürülüyor. Bu model sadece gürültü ve hava kirliliğini azaltmakla kalmamış aynı zamanda mahalle kültürünü de geliştirmiş. Çocukların sokakta oynaması veya bisiklete binmesi daha güvenli hale gelirken, daha fazla kamusal alan yaratılmış oluyor. Ayrıca kent genelinde bisiklet ağı geliştirilmiş ve şehrin araba ağırlıklı yapısı aşamalı olarak dönüştürülmüş.

Bu dönüşüm sürecinde çıkan engelleri yaratıcı ve katılımcı yöntemlerle çözmeye çalışmak mümkün. Ufak adımlarla ilerlerken, sorunları çözecek müdahaleler yapmak ve yapılanların iletişimini iyi yapmak bu işin püf noktası gibi duruyor.

Aklınızdan neler geçtiğini duyar gibiyim: bunları küçük ve düz şehirlerde yapmak kolay tabii diyorsunuz belki. Ancak son yıllarda birçok büyük kentte (Paris ve Barselona örneği gibi) yapılanlara baktığımızda görüyoruz ki küçük de olsa tutarlı ve esnek adımlarla yapılan yaratıcı müdahaleler daha sağlıklı ve insan odaklı kentlere doğru dönüşümün önünü açabiliyor. Türkiye’de de sivil toplum bu konuda yıllardır mücadele ediyor. Hem yerel yönetim politikalarını etkilemeye çalışıyor hem de aktif ulaşım kültürünün yerleşmesi için çeşitli yöntemler kullanıyor. Bunları detaylandırmaya bu yazıda fırsatımız yok ama belki sonraki yazılarda bunu yapabiliriz.

Biliyoruz ki doğru koşullar yaratıldığında insanlar alışkanlıklarını değiştirebiliyor. En basit örneği, eski işyerim Boğaziçi Üniversitesi’nin birçok çalışanı ve öğrencisinin yeni yapılan funiküler ile Aşıyan-Üsküdar hattında hizmet vermeye başlayan vapuru kullanım yoğunluğu. Eskiden işe aracıyla gelen birçok kişi artık bu hattı kullanarak Marmaray’a bağlanıyor ve hem daha keyifli bir yolculuk yapıyor hem de araba bağımlılığından kurtulmuş oluyor. Üsküdar Kanaat Lokantasında bir yemek de cabası.

Son Notlar

- 1 Arman, Gamze, Melis Oğuz-Çevik, Belgin Okay-Somerville, “Psychological mechanisms of commuting: A cognitive dissonance approach to intercontinental commuting discomfort in Istanbul” *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, Vol. 195, 2025.